SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 11 y 40 minutos)

La Comisión de Industria, Energía, Comercio, Turismo y Servicios tiene el agrado de recibir a asesores del Ministerio de Industria, Energía y Minería, a los efectos de continuar con el tratamiento del proyecto de ley sobre agrocombustibles.

Recordemos que para el análisis de este tema ya hemos contado con la presencia del Ministerio de Economía y Finanzas, así como del Ministerio de Industria, Energía y Minería, por lo que considero que ya estamos en condiciones de comenzar a discutir los detalles de este proyecto de ley. Justamente, el día de la comparecencia del Ministerio de Industria, Energía y Minería -no pude estar presente, pero leí la versión taquigráfica correspondiente- se hicieron comentarios que luego derivaron en una serie de propuestas que enviara la propia Cartera. Dado que dichas propuestas han llegado, -por supuesto, con posterioridad a dicha reunión- y que no las pudimos analizar en la sesión pasada porque tratamos otro tema, creo que sería pertinente solicitar a los técnicos aquí presentes -a quienes agradecemos su presencia- que realicen algún comentario sobre lo que nos enviaron, a efectos de incorporarlo al análisis.

SEÑOR LARROSA.- En primer lugar quiero señalar que pertenecemos a la Dirección Nacional de Energía y Tecnología Nuclear.

En relación al texto que hemos enviado cabe señalar que tiene tres cambios fundamentales con respecto a la versión original. En el artículo 3, proponemos que se exprese: "Quedan excluidas del monopolio, establecido por la Ley Nº 8.764 de 15 de octubre de 1931, la producción y la exportación de alcohol carburante y de biodiesel…" Quiere decir que mencionamos al alcohol carburante genéricamente; antiguamente figuraba como alcohol etílico hidratado, pero en este caso abarcaría todo el alcohol carburante.

Por otro lado, al artículo 8º, mediante el cual se solicita una autorización del Ministerio para la producción de los agrocombustibles, lo hemos unido con el antiguo artículo 19, por el cual se obliga a llevar un registro, ya que se vio que incluir ambas disposiciones era redundante. De esta manera, el artículo 8º diría: "La actividad de producción de agrocombustibles requerirá, además de las habilitaciones que correspondan, la autorización del Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM), el que llevará el registro correspondiente de las empresas autorizadas." Como podemos observar, el texto se sintetizó, pues había aspectos que se estaban reiterando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera redondear este punto, ya que me ha quedado alguna duda. Si no entendí mal, estaríamos reuniendo en el artículo 8º nuevo, el artículo 8º anterior y el 19, que es el correspondiente al registro.

SEÑOR LARROSA.- Exacto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los invitados y miembros de la Comisión me permiten, quiero aclarar, a los señores Senadores que se incorporaron en este momento, qué tema estamos tratando.

Concretamente, los técnicos de la Dirección Nacional de Energía y Tecnología Nuclear, del Ministerio de Industria, Energía y Minería, están repasando el texto que oportunamente enviara el Ministerio como iniciativa y las modificaciones que se proponen introducir ahora.

SEÑORA DALMAS.- Son modificaciones que surgieron a partir del intercambio anterior.

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- Aclaro que recién estoy tomando contacto con el texto, entonces, me gustaría saber si la modificación al artículo 3º es sustancial, pues antes decía “alcohol hidratado” y ahora se habla de “alcohol carburante”.

SEÑOR GUTIERREZ.- En realidad, el alcohol carburante deshidratado no tiene mucha viabilidad de uso, si no es para mezclar con las naftas, porque su transporte requiere inversiones de porte, ya sea a nivel de transporte carretero, fluvial o marítimo. En ese sentido, la liberalización del monopolio, desde el punto de vista práctico, podría estar exclusivamente restringido al alcohol carburante hidratado. De todas formas, para no hacer ningún tipo de interpretación negativa a ese respecto, se planteó que la norma hablara en términos genéricos de alcohol carburante.

Cabe aclarar que el alcohol carburante deshidratado es como un proceso de la mezcla de la nafta con el alcohol y por eso era casi indudable que lo hiciera directamente ANCAP. Entonces, en este caso, se está dando la posibilidad de que un privado también lo pueda hacer.

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- ¿Podría decirse que con esta modificación se amplía el concepto original?

SEÑOR GUTIERREZ.- Exactamente, señor Senador, es más abarcativo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si las modificaciones al artículo 8º quedaron claras, pasaríamos a analizar la tercera modificación.

SEÑOR LARROSA.- Quiero aclarar que en principio habíamos hablado de tres modificaciones, pero en realidad son cuatro.

En el artículo 9º se introdujo una modificación en la redacción del primer inciso, por la cual se aclara una duda que habían planteado los señores Senadores. Concretamente, se buscó especificar qué queríamos decir con esa expresión “4.000 litros”.

Luego, el artículo 10º original, pasó como inciso tercero del artículo 9º. En este caso, esa limitación de “4.000 litros” estaba asociada a la descripción de flotas. Nos parecía que era mejor dejarlo todo en un mismo artículo, pues se trataba de una misma idea.

La cuarta modificación es sobre el artículo 11, que refiere a la autorización o el permiso de exportación de cualquiera de los agrocombustibles. Esto estaba redactado en un artículo un poco más amplio y descriptivo, pero lo pasamos de un decreto a que fuera una resolución del Ministerio de Industria, Energía y Minería.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Se refiere al artículo 11 anterior?

SEÑOR LARROSA.- No, señor Presidente, al artículo 11 actual.

SEÑOR COURIEL.- Lo que sucede es que se está hablando de las modificaciones que se hicieron al texto anterior; por lo tanto, los números que se mencionan corresponden al nuevo texto que ha sido repartido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Según lo que surge, el artículo 11 sustituiría al anterior 12. Entonces, me permito preguntar, ¿qué sucede con el que antes era el 11, que se refería a la producción de agrocombustibles con fines de investigación?

SEÑOR LARROSA.- Quedó con el número 10, con alguna leve modificación de redacción para que quedara más claro a qué apuntábamos.

SEÑOR GUTIERREZ.- En el artículo 10 de la actual redacción se plantea que se requerirá una definición de la norma que especifique los requisitos de calidad para otros agrocombustibles. A su vez, los ensayos con otros agrocombustibles en vehículos o maquinarias deberán ser informados al MIEM para su registro. Esta redacción recoge el espíritu del texto original, por el cual el Ministerio se planteaba registrar todo tipo de ensayo en campo, o sea, cuando ese nuevo agrocombustible era colocado en un vehículo, ya que en este caso podría existir algún riesgo particular. Claramente, la investigación está promovida e incentivada y sólo se plantea un informe de los ensayos al Ministerio para su registro.

Reitero, este es el espíritu de la norma, que con esta redacción queda un poco más claro.

SEÑORA DALMAS.- Creo que, al igual que en el caso de otras redacciones alternativas, ésta en particular viene a responder la inquietud de varios señores Senadores que en la redacción anterior veían una especie de limitación inexplicable a la investigación en sí misma. En el intercambio que hubo en la sesión anterior se dejó claro que ese no era el espíritu sino, más bien, tomar cuenta por parte del Ministerio de los ensayos concretos en campo de las investigaciones que se pusieran en práctica.

Entonces, me parece que esta redacción es un adelanto sustancial, porque refleja mejor la idea.

SEÑOR ALFIE.- Sin pretender coartar la libertad de expresión de los señores Senadores, si vamos a decir que esto mejora o no cada vez, me parece que vamos a perder un poco de tiempo; dicho esto en buen tono.

En realidad, el problema es que no entiendo la redacción. Por ejemplo, no sé qué quiere decir que los ensayos deberán ser informados. ¿Deben ser informados previamente o deberán serlo antes de que se pongan en práctica en términos generales? Me parece que el espíritu debe ser requerir una aprobación como combustible de acuerdo con las normas técnicas, que esté probado que no daña motores, etcétera. Supongo que debe ser eso. Pero tal como está expresada la norma, pareciera que tendría que ser informado previo a cualquier utilización.

Pido disculpas por referirme a un artículo anterior, pero se lo pasó por alto y su redacción no me queda clara. Estoy hablando del artículo 9 que dice: “Las plantas de biodiesel podrán producir sin limitación de volumen tanto para abastecer a ANCAP como para la exportación; y con un límite de 4.000 (cuatro mil) litros por día para autoconsumo y flotas cautivas.” La interpretación literal de esto es que una planta produce sin limitación para determinadas cosas o produce hasta 4.000 litros. En la reunión anterior nos dijeron que se podía producir sin limitación y usar hasta 4.000 litros para flotas cautivas y aclaro que no es lo que se establece en este artículo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para seguir con el análisis en forma ordenada, propongo que hagamos un pequeño paréntesis en la consideración del artículo 9º y continuemos con el artículo 10 que ya estábamos analizando. Más adelante retomaremos la discusión del artículo 9º tal como lo solicita el señor Senador Alfie.

La pregunta que se había planteado era de qué forma y en qué momento se debería hacer la comunicación de los ensayos o investigaciones que se realicen al Ministerio para su registro.

SEÑOR GUTIERREZ.- Cuando en el Ministerio comenzamos a redactar este proyecto de ley, se planteó hacer un marco general para la promoción del desarrollo de los agrocombustibles en general. Se hicieron varias redacciones y las primeras fueron mucho más extensas que la actual, en las que se planteaban los detalles de tiempos y multas. Sin embargo, entendimos que era necesario llegar a una redacción que diera un marco general que planteara la necesidad de informar esos ensayos. Entendemos que los aspectos específicos vinculados a los tiempos y demás pueden ser resueltos en la propia práctica, en el quehacer de la actividad por medio de decretos o resoluciones ministeriales. De todas formas, nos parece que, como criterio general, a la hora de realizar el ensayo es conveniente informar en forma previa y no cuando el vehículo ya se encuentra en las calles, con las consiguientes

posibilidades de riesgo tanto para el motor como para los peatones que circulan en el entorno. Por lo tanto, entendemos que los detalles tendrán que ser claramente especificados por medio de decretos.

SEÑOR MICHELINI.- En mi opinión, todo esto debería ser facultativo y no taxativo. Me parece que la primera frase es correcta y, en cuanto a la segunda, creo que se debería establecer que el Ministerio de Industria, Energía y Minería podrá exigir una información previa a los ensayos que se hagan con otros agrocombustibles en vehículos o maquinarias que estén en la vía pública. Reitero que esto tendría que ser facultativo y, después, la vida dirá si hay que aplicarlo. Si en algún momento, para algunos tipos de combustible, no se necesita poner esta exigencia, no se aplicará. Me parece que si bien tiene que haber una reglamentación, la ley debería ser un marco. Propongo que sea facultativo, porque creo que es el Ministerio de Industria, Energía y Minería el que podrá determinar en qué condiciones pide un registro o la información que considere necesaria y en cuáles no. Por ejemplo, estoy pensando en ensayos con alguna maquinaria en predios privados, que no afectan la vía pública o la comercialización, porque se trata de motores pertenecientes a una determinada empresa. La vida es tan rica que me parece que lo mejor sería dar una facultad y luego dejar que el Ministerio decida si lo aplica en forma taxativa para todos o solamente para algunos casos. Aclaro que esta es una primera opinión.

SEÑOR BRECCIA.- Con toda franqueza digo que siento que estamos intentando buscar una observación al artículo 10 que, desde mi punto de vista, está muy bien redactado. Estamos hablando de consumo de agrocombustibles líquidos que, obviamente, a los efectos de evitar cualquier tipo de responsabilidad por la ruptura de mecanismos o motores en los que se los utilice -pido disculpas a quienes nos visitan por la poca precisión técnica de mis palabras, pero no somos especialistas en la materia-, hace que se requiera de parte del Ministerio o de la autoridad correspondiente la definición de la norma que especifique los requisitos de calidad. Ahora bien, desde el punto de vista técnico el ensayo está claramente definido y queda claro que es una prueba que se realiza con cualquier combustible. Si quiero poner cáscaras de arroz a un motor puedo hacerlo, pero ello deberá ser informado al Ministerio de Industria, Energía y Minería para su registro. Eso también me parece correcto, porque el Ministerio de Industria, Energía y Minería, de alguna manera, debe conocer la globalidad de lo que se está haciendo en materia de agrocombustibles en el país y eso debe quedar registrado para saber en qué se está trabajando.

Me da la impresión de que el requisito de tener que informar al Ministerio no implica ninguna limitación para la persona que quiere hacer algún ensayo. El Ministerio no dará su aprobación o desaprobación, sino que simplemente recibe la comunicación con fines informativos. Por lo tanto, me parece absolutamente normal que esa comunicación sea preceptiva.

SEÑOR MICHELINI.- Cuando se van a hacer ensayos en la vía pública, es notorio que la autoridad debe estar enterada, al igual que cuando se van a realizar ensayos que implican una comercialización entre uno y otro. Pero me parece que es un poco exagerado informar cada vez que la Universidad tiene un motor y va probando ciertos componentes. Por eso sugerí facultar al Ministerio para que determine en qué condiciones se debe informar. De lo contrario, cada vez que la Universidad hace ensayos en sus predios y con sus propios motores habrá que ver si le comunicó al Ministerio o no. Creo que no es algo grave. Sin embargo, soy consciente de que cuando se está probando una cosa en la vía pública la autoridad debe estar enterada, porque se puede afectar a terceros. También debe estarlo cuando se realiza alguna comercialización de ensayos, porque implica riesgos e involucra a más de un actor. Pero cuando se llevan a cabo sólo a los efectos de investigación por parte de la Universidad, me parece que tendríamos que ser más flexibles. De todas maneras, seguiremos discutiendo al respecto.

SEÑOR ALFIE.- Realmente, no entiendo. Los ensayos son las pruebas que hacen las empresas o los institutos de investigación sobre determinada tecnología -en este caso, los agrocombustibles-, usando determinados bienes propios o por los que pagan por usar. Por ejemplo, nadie le va a usar a otro una flota de ómnibus sin avisarle; en todo caso, se someterá. Todo eso es absolutamente controlable. No va a la vía pública directamente. Es necesario tener un registro de combustibles. Por lo tanto, a mi juicio, no tiene ningún sentido que los ensayos estén registrados previamente. En todo caso, hay que registrar el combustible como tal y constatar que esté habilitado para la venta masiva.

Otra cosa que no entiendo es que el Ministerio tenga que estar enterado de todo; en realidad, pienso que el Estado debe estar enterado de lo menos posible para no involucrarse, porque de lo contrario hace macanas y genera distorsiones. Eso es lo que ha ocurrido en la historia del mundo. Considero que es una limitación informar con qué se va a ensayar, porque el Ministerio puede empezar a preguntar la composición del producto y, de esa manera, comienza una transferencia de tecnología inadecuada y que puede pasar de un lado para otro. Por lo tanto, creo que directamente no hay que hacerlo, pero esa es mi posición personal.

Por otra parte, no comprendo lo que significa que "el consumo de agrocombustibles líquidos requerirá definición de la norma que especifique los requisitos de calidad". No entendí si habla del consumo o de la producción; si se refiere a la venta para el consumo o para la comercialización.

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a realizar un par de comentarios.

Más allá del aspecto terminológico, creo que la primera frase es compartida por todos. El uso en forma comercial de cualquier combustible requiere de una norma clara que pueda ser testeada y controlada por quien corresponda en el caso.

Con respecto a la segunda parte -los ensayos-, quisiera trasladar en dos palabras la experiencia de la Facultad de Ingeniería y del LATU. La gran mayoría de los ensayos se hacen en un banco de pruebas; es decir, el motor se analiza, se somete a diversas mezclas y luego se ven los rendimientos. Eso se hace a puertas cerradas y en la inmensa mayoría de los casos no hay intervención externa. Obviamente, en ninguno de esos casos debería haber informe previo porque sería visto, por cualquier investigador, como una traba burocrática que enlentecería su trabajo y le complicaría tener que enviar la nota, preocuparse por si llegó o no y por el contenido de la misma. También hay temas de reserva, porque esta información no es pública, aunque puede serlo dependiendo de quién lo haga, pero si el que está haciendo el ensayo es privado, es información absolutamente confidencial, propia de quien está haciendo el estudio. En ese caso, la información es un tema discutible. Puede ser que, por razones estratégicas y hasta por acciones de eventuales competidores, le convenga no informar hasta no tener el resultado y estar en condiciones de ofrecer un producto terminado al mercado.

Creo que la segunda frase habría que eliminarla o restringirla hasta la mínima expresión, no así la primera que, a mi juicio, tiene un concepto.

SEÑOR COURIEL.- Creo que las expresiones del señor Presidente -que son correctas y las acompaño- ayudan a la propuesta del señor Senador Michelini, esto es, de hacerlo facultativo. Seguramente, si alguien quiere hacer una innovación no se la va a contar a alguien; eso es cierto, pero le damos la chance al Poder Ejecutivo y al Ministerio para que sea facultativa.

Digo esto con independencia, porque no voy a contestar visiones ideológicas que suponen que todo lo que hace el Estado es perverso y que todo lo que hace el mercado y el sector privado es fantástico. Ese es un mundo irreal. Por supuesto que esto no lo vamos a discutir hoy con el señor Senador Alfie, porque no corresponde, pero simplemente quería dejar esa constancia.

SEÑOR GUTIERREZ.- A la hora de redactar este marco legal hicimos el esfuerzo de observar las experiencias exitosas, de leer el marco legal, de analizarlo y -para ser sinceros-, de copiar mucho. En ingeniería se dice "Usted copie, pero eso sí, copie bien. No copie a medias". Entonces, nosotros copiamos muy bien.

Por ejemplo, en Brasil, el aspecto vinculado a la autorización para las investigaciones era muy claro. La experiencia mostró que con una fuerte promoción del sector estatal y cuidando los aspectos de calidad, se logró una firme incorporación del alcohol. Ahora, en la nueva fase vinculada a la introducción del biodiésel, se planteó claramente la especificación de calidad y en los casos en los cuales se estaba ensayando nuevos agrocombustibles, se pedía una especificación de calidad muy clara que, además, requería ser informada, en este caso, a la ANP -la autoridad reguladora- y se solicitaba una autorización para ser utilizada en lo que ellos llamaban flotas cautivas. Nosotros fuimos

un poco más allá de lo que es la realidad de Uruguay, porque planteamos la existencia de esas flotas cautivas vinculadas al biodiesel, justamente, para promover las plantas ya existentes. En ese sentido y desde el punto de vista técnico, quiero decir que fuimos osados, porque salteamos a las distribuidoras de combustibles. Es más, cuando se habla de la utilización de combustible, todos los países son muy cuidadosos, muy rigurosos respecto a su suministro, porque debe realizarse teniendo en cuenta determinadas características de sellado, etcétera.

Ahora bien, respecto a ese concepto que intentamos copiar, deseo señalar que lo dividimos en dos planos: uno, vinculado a esas flotas cautivas asociadas al biodiésel y, otro, relacionado con la temática de los agrocombustibles y sus avances, aspecto este que nos ayudará mucho a la hora de adoptar medidas de promoción que, a nuestro juicio, constituye el espíritu de ese componente de autorización de la ANP de Brasil.

No obstante lo expuesto, estoy de acuerdo con que está volviendo a darse una discusión en torno a la investigación, aspecto sobre el que habría que buscar una redacción más adecuada.

SEÑOR BRECCIA.- Insisto en que la redacción del artículo 10 es correcta, pues cuando allí se habla de consumo, precisamente se refiere al consumo y no a la comercialización.

SEÑOR MICHELINI.- Podrían ser las dos cosas.

SEÑOR BRECCIA.- ¿Por qué es el consumo y no la comercialización? Obviamente que la comercialización comprende el consumo, porque no se puede comercializar algo si no se va a consumir. Repito que, en definitiva, lo que está previsto aquí es el consumo. Ahora bien, el consumo de cualquier combustible -así sea agrocombustible- puede tener efectos hacia terceros. Entonces, de lo que se trata acá es de no permitir que un improvisado utilice cualquier agrocombustible en cualquier forma.

SEÑOR ALFIE.- Creo que el argumento que esgrime el señor Senador es el de la comercialización que, justamente, es el conjunto mayor. El consumo o el autoconsumo es un subconjunto -por decirlo así- de la comercialización, pero usted, señor Senador, está hablando del autoconsumo por parte de un tercero.

¿Qué es lo que pretende la norma? Dice que todo agrocombustible que se comercialice libremente debe tener una definición de norma de calidad para poder ser controlado, esto es, que hay que respetar determinada norma de calidad. Ahora bien, eso que se comercializa es consumido por otro. Sin embargo, el concepto aquí es la comercialización. Digo esto, porque puede ocurrir que además de ser consumido sea invertido en la producción.

SEÑOR COURIEL.- Es el que vende.

SEÑOR ALFIE.- Justamente, el tema radica en que quien vende es el que debe demostrar, no así el que compra, que es el que consume. Entonces, considero que el término exacto a emplear es el de comercialización; me parece que con eso quedaría salvada la discusión en torno a este aspecto.

SEÑOR BRECCIA.- Más allá de que podamos agregar la comercialización, yo decía que el tema es el consumo, porque tenemos que protegernos del autoconsumo de combustible que puede dañar el ambiente o los propios motores y maquinarias en los que se utilice. Quiere decir que el consumo debe estar incluido. Si se desea agregar la comercialización, que así se haga; pero, repito, el consumo debe estar incluido porque la utilización de agrocombustibles es potencialmente dañina, lo cual no significa que vaya a producir daño. Este es, pues, el espíritu de la norma.

Con respecto al tema de los ensayos, hago hincapié en que debe leerse en forma completa la segunda frase de la norma, que dice: “Los ensayos con otros agrocombustibles en vehículos o maquinarias, deberán ser informados al MIEM para su registro”. Esto es, que cuando los ensayos de laboratorio no se utilicen en vehículos o maquinarias, no tienen que ser informados; deben serlo en la

medida en que esos ensayos se van a realizar con ese tipo de rodados. En cierta medida, eso obedece al mismo espíritu de la primera frase del artículo: a no activar el potencial daño a terceros o a la propia maquinaria o vehículos utilizados que se deriva del empleo de un agrocombustible.

Nada más. Muchas gracias.

SEÑOR HEBER FÜLGRAFF.- Si bien había pedido la palabra, era para hacer preguntas sobre dudas que me plantean otros artículos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Preferiría que agotáramos con los técnicos del Ministerio la instancia de preguntas para ir dejando aclaradas las dudas o las interpretaciones que se realicen y que después discutamos "in extenso" todo lo que corresponda.

SEÑORA DALMAS.- Con respecto a la segunda frase -porque la primera parece estar más o menos acordada-, consulto si podría ser viable agregar la expresión "en la vía pública" luego del vocablo "maquinarias", para subsanar ese aspecto. La redacción diría: "Los ensayos con otros agrocombustibles en vehículos o maquinarias en la vía pública, deberán ser informados al MIEM para su registro". Deseo saber si eso no significaría coartar de alguna forma el seguimiento que -según palabras del señor Gutiérrez- quiere hacer el Ministerio para tener una idea de la evolución de las investigaciones, incluso con el fin de promoverlas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me voy a permitir hacer un comentario, porque me parece muy acertada la sugerencia realizada por la señora Senadora Dalmás.

Con el agregado de la expresión "en la vía pública" estaríamos preservando el eventual daño a terceros ocasionado por alguien que salga a la calle con un elemento experimental que explote y cause el incendio de un vehículo vecino, una tragedia o lo que fuere. Con ese concepto, parece claro que si se va a utilizar la vía pública con una maquinaria o un vehículo, hay que informarlo. Por otra parte, se estaría preservando lo otro. Comprendo que al Ministerio le gustaría estar al tanto de todo lo nuevo que vaya surgiendo en la materia, pero lamentablemente ahí chocamos con factores vinculados al propio trabajo de la investigación. Me refiero a que, por ejemplo, un grupo de investigadores -aun en el ámbito de una organización pública- también tiene derecho a que la investigación sea de su propiedad y a elegir el momento de comunicarla, porque no puede, no quiere, no le interesa, no le sirve o quizás le resulte perjudicial hacerlo en etapas. Cuando considera que la investigación ha concluido y debe ser comunicada, lo hará; pero no se le puede exigir que lo haga en otro momento. Creo que eso está en la esencia del trabajo de la investigación.

Me parece, pues, que debemos preservar el dominio público teniendo en cuenta que se va a utilizar la vía pública para hacer experimentos y entonces, obviamente, hay que comunicarlo. Sin embargo, insisto en que el resto debemos reservarlo al ámbito de los propios lugares de investigación.

SEÑOR MICHELINI.- Me voy a permitir plantear una cuestión de orden.

Independientemente de que cada uno se exprese en este momento sobre ese artículo y dado que no vamos a hacer nuevas redacciones ahora, pienso que deberíamos tratar de ceñirnos a las inquietudes que tengamos pues, de lo contrario, no podremos avanzar.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo, señor Senador.

SEÑOR LARROSA.- La última intervención del señor Senador Breccia refleja, precisamente, el espíritu con el que está redactado este artículo. Precisamente, sus manifestaciones van a servir para elaborar el texto que los señores Senadores crean más conveniente.

Con respecto a la sugerencia de la señora Senadora Dalmás, en el sentido de agregar la expresión "en la vía pública", advierto que se debe tener cuidado en el caso de la maquinaria agrícola,

porque seguramente esto se puede llegar a probar en ese tipo de rodados y no sé si estaría abarcando ese aspecto.

SEÑOR ALFIE.- Quisiera saber qué riesgos medioambientales acarrearía, por ejemplo, la utilización de estos combustibles en un ensayo pequeñito.

SEÑOR GUTIERREZ.- En primer lugar, los riesgos se pueden observar en dos planos. Uno de ellos está relacionado a lo ambiental y el problema se podría plantear a nivel de la producción de los agrocombustibles. El otro plano tiene que ver con el hecho de que el Ministerio también tiene que cuidar los bienes de capital en los que son aplicados estos combustibles. Digo esto porque, por ejemplo, puede venir un importador de equipos que ha encontrado un nuevo desarrollo alrededor de un agrocombustible que se probó en Singapur y que se lo venda a nuestros productores agropecuarios que luego lo producen -quizá, utilizando paja de arroz y algún proceso de calor- y tal vez con esto se pueda estar dañando los bienes de capital que se aplican a la producción. En ese sentido, el Ministerio tiene una clara responsabilidad: debe controlar todo combustible que está siendo suministrado o consumido por un bien. Hasta este momento, es decir, cuando no existían los agrocombustibles en el país, el Estado era responsable de esto y lo sigue siendo en todos los países del mundo independientemente de que la actividad la desarrolle un privado o un público. Digo esto porque en Brasil, la Administración Nacional de Petróleo -ANP- es responsable de que los combustibles que son colocados en los bienes de capital aplicados a la producción no causen ningún daño.

Reforzando el planteo del señor Larrosa, quiero señalar que la redacción asociada a vehículos en la vía pública y cuidando el aspecto que tiene que ver con la maquinaria agrícola, salvaría todo lo que hoy se está planteando.

SEÑOR ALFIE.- Si entendí bien, el problema medioambiental estaría relacionado con la producción de los agrocombustibles y no con la utilización y cuando es a escala industrial se necesita una autorización aparte.

SEÑOR GUTIERREZ.- Eso sería, en términos de Pareto, es decir que el principal problema se da en la producción. Por ejemplo, puede suceder que existan gases que se emiten a la atmósfera…

SEÑOR ALFIE.- Desde el punto de vista económico, Pareto sería pasar a un estado mejor sin perjudicar a nadie.

SEÑOR GUTIERREZ.-. En ingeniería, Pareto es la causa más importante del problema.

SEÑOR ALFIE.- Entonces, es el del primer orden.

SEÑOR GUTIERREZ.- Así es, señor Senador.

SEÑOR ALFIE.- Ahora bien, esa sería la primera parte. La segunda parte es que, desde el punto de vista técnico, hay que preservar el uso generalizado. Pero, hasta acá, estamos hablando de pruebas y no de uso generalizado. Cuando uno se somete a la prueba sabe que puede correr un riesgo y no creo que ninguna flota, por ejemplo de ómnibus, haya probado hidrógeno -por supuesto que para su uso se necesita una autorización especial, porque puede explotar- o biodiésel sin que esté de acuerdo en arriesgar su capital. Si entendí bien, la protección del capital general de alguien que no conoce, no se aplicaría a este caso.

SEÑOR LARROSA.- Hay un elemento adicional. Estos vehículos o maquinarias, a su vez, pueden consumir gasoil o naftas. Entonces, si de alguna manera sabemos que por otro lado están haciendo una prueba, vamos a tener la certeza de que no fueron ninguno de estos dos combustibles los que produjeron el problema. Como hay un control muy riguroso en lo que tiene que ver con el gasoil y la nafta, si se introduce un nuevo combustible, la pregunta que surge es qué pasó con esa maquinaria

que se rompió. ¿Fue el gasoil o la nafta? Me parece que ese es un elemento que está rondando todo esto y que también exige responsabilidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tal como adecuadamente se ha señalado, el objetivo es entender la opinión del Ministerio y entablar una discusión sobre el tema, pero este no es el momento de llegar a un punto de decisión. Por lo tanto, me parece importante que nos traslademos a analizar los demás artículos, porque de lo contrario no nos dará el tiempo para terminar con todo esto.

El artículo 9º es muy importante.

(Intervención que no se escucha)

Lamentablemente, cuando estábamos saltando de un artículo a otro, pedí que nos concentráramos en alguno en particular. Es así que el señor Senador Alfie planteó la posibilidad de referirnos al artículo 9º; ya nos hemos concentrado en el 10, por lo que ahora podemos abundar en el 9º y después continuar con los siguientes.

SEÑOR ALFIE.- En la comparecencia del señor Ministro y de los asesores me pareció entender algo determinado, pero ahora eso no lo veo reflejado en esta redacción que se propone. Los representantes del Ministerio asienten con su cabeza en el sentido de que la interpretación que dio el señor Ministro es la correcta. Uno puede tener una producción general y de ella sólo puede utilizar hasta 4.000 litros para autoconsumo o flota cautiva. Es decir que uno puede instalar una planta a mayor escala; esa era la observación que habíamos planteado y lo que se desprendía de la redacción original.

De ser así, no precisamos ni siquiera hacer las consultas del caso y buscaremos la redacción adecuada para que la norma refleje eso y nada más.

SEÑOR BRECCIA.- En el mismo sentido que realiza el planteo el señor Senador Alfie y recogiendo su observación, que me parece sumamente procedente, había anotado la posibilidad de que se estableciera que las plantas de biodiesel podrán producir sin limitación de volumen, tanto para abastecer a ANCAP como para la exportación -y aquí quiero consultar a los técnicos presentes para ver si esto efectivamente refleja el espíritu que se persigue-, pudiendo utilizar como máximo 4.000 litros por día para autoconsumo y flotas cautivas. ¿Eso es correcto?

SEÑOR GUTIERREZ.- Sí, señor Senador.

SEÑOR BRECCIA.- De lo contrario, como bien dice el señor Senador Alfie, podría entenderse que se trata de dos limitaciones distintas: un caso sin limitación y otro con una de 4.000 litros.

SEÑOR GUTIERREZ.- Estamos de acuerdo.

SEÑOR BRECCIA.- De ser así, podemos continuar con los artículos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ahora sí avanzaríamos con el análisis de los artículos restantes. Habíamos llegado hasta el artículo 10 y ahora podemos escuchar los comentarios que se quieran realizar sobre la nueva redacción del artículo 11 y los siguientes.

SEÑOR GUTIERREZ.- En este caso y atendiendo en cierta forma a la reflexión que se hizo con respecto a este artículo por parte de los miembros de la Comisión de Industria, Energía, Comercio, Turismo y Servicios, nos planteamos resolver el tema de un modo más práctico, señalando que la exportación de agrocombustibles producidos con materias primas nacionales requerirá de un permiso especial que será otorgado por el MIEM. En la redacción anterior se planteaba un requerimiento del Poder Ejecutivo, lo que llevaba a la necesidad de un decreto. Este es el cambio que se propone que, de alguna manera, deja al artículo mucho más práctico.

SEÑOR MICHELINI.- El concepto está claro. Creo que habría que convertir esto en una potestad y no en un requerimiento. El argumento que escuché -quizás hay otro más fuerte- es que si acá se instalaran muchas plantas podrían determinarse numerosas hectáreas o volúmenes de tierra, modificando parte de la estructura económica de una forma muy fuerte. Quizás en su momento se dirá que no es conveniente y ese será el argumento, aunque para la exportación, si se colocaran 15 plantas, al Uruguay no le afectaría, ya que el mundo necesita consumo de gasoil e incorpora biodiesel a los precios del petróleo. Entonces, me parece que esto habría que hacerlo más facultativo. Incluso, quien va a detectar que hay muchas áreas plantadas con determinado producto, existiendo la preocupación de que haya un monocultivo o una saturación de las tierras, será el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y no el de Industria, Energía y Minería.

Por tanto, si estuviéramos de acuerdo, después yo acercaría una redacción en la que constara que se trata de una facultad. O sea que podría decirse algo así como que el Poder Ejecutivo podrá requerir un permiso especial, por razones de interés general, para la exportación de agrocombustibles producidos con materias primas nacionales. Esta es una sugerencia que lo que hace es no hacerlo taxativo y si hubiera circunstancias de interés general, el Estado tendría esa facultad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estoy de acuerdo.

SEÑOR ALFIE.- Quisiera saber por qué hay que pedir permiso especial, o dar una facultad para requerir un permiso especial para la exportación de agrocombustibles, cuando no hay que hacerlo para la exportación de la materia prima.

SEÑORA OTEGUI.- En la sesión anterior analizamos este punto y quedó claro que lo que estamos intentando preservar con este artículo es la seguridad del suministro y no tanto el tema de la materia prima, dejando en segundo orden la parte agrícola, de la que se ocuparía el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Como competencia del Ministerio de Industria, Energía y Minería, lo importante es preservar la seguridad del suministro de estos agrocombustibles, debido a que hay artículos mediante los que se encomienda a ANCAP, incorporar los mismos. De alguna forma, en algunas circunstancias podría ser conveniente tener este agrocombustible para que ANCAP lo pudiera mezclar. Es decir que el tema se ve desde este punto de vista y no desde el agrícola, que es una competencia del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR ALFIE.- Entonces, con más razón es válida la propuesta de dar una facultad porque, en todo caso, si hay faltante -se trata de un tema de precios internacionales- .

SEÑORA OTEGUI.- Quizás es más conveniente que se exporte.

SEÑOR ALFIE.- No, porque en realidad al exportar ANCAP deberá pagar lo que corresponde al precio internacional y se acabó. Pero en todo caso, más allá de eso, como sucede siempre con el cuero, con la lana, con la carne y con todo, si uno habla de posibilidad de abastecimiento y seguridades en el combustible y la energía, creo que otorgar una facultad parecería más adecuado que una obligación. Comparto entonces lo que decía el señor Senador Michelini.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo.

SEÑOR GUTIERREZ.- Quiero recordar el planteo que realizó el señor Subsecretario en la sesión de la Comisión a la que nosotros también asistimos, cuando resaltaba los aspectos vinculados a la particularidad de la temática energética. Es cierto que, en alguna medida, se está ingresando a una etapa de transición, no sólo en el Uruguay, sino a nivel de todo el mundo, mediante la cual los agrocombustibles, de a poco, están teniendo un peso relevante. Cuando hablamos de petróleo, de gas natural y de energía eléctrica, están siempre presentes las autorizaciones de los Ministerios. El señor Subsecretario planteaba que todo intercambio energético se daba siempre en términos de una relación Estado con Estado.

En esos términos y considerando que es cierto que la particularidad de los agrocombustibles se refiere a que se trata de una materia prima que hasta el momento no la asociábamos a un

componente energético -puede estar también vinculada a lo alimenticio y demás-, tenemos que ir desarrollando legislación que pueda, en alguna medida, sintonizarse con lo que es la lógica convencional de la temática energética.

Asimismo, hay un tema a tener en cuenta, que es la seguridad del suministro. Hoy Brasil está teniendo dificultades con respecto a poder mezclar ese 20% de alcohol en las naftas y se están haciendo algunas declaraciones en el sentido de que el Estado brasileño podría adoptar medidas para restringir las exportaciones con el objetivo de asegurar el suministro interno.

Entonces, hay que lograr que se pueda disponer de ese mecanismo; a este respecto, los señores Senadores pueden buscar la redacción más adecuada. Tenemos que ser conscientes de que estamos haciendo un poco de historia con todo esto, porque estamos ingresando en un terreno nuevo; los agrocombustibles son energía.

Por otro lado, se utilizan materias primas asociadas a un tipo de comercialización que antiguamente se manejaba de otra forma.

SEÑOR MICHELINI.- Quería decir algo, brevemente, con respecto al tema del suministro. Supongamos que se instalan tres o cuatro plantas -que traen granos de afuera y que también utilizan granos uruguayos-, que exportan y que alguna de ellas -u otras plantas interiores- le venden a ANCAP. Supongamos también que el precio del petróleo sube y que arrastra este precio, porque va a ser así. Entonces, lo que va a hacer ANCAP es pagar el precio internacional de estos productos -va a ser muy bueno que haya muchas plantas aquí- y, naturalmente, se va a asegurar el suministro en la medida que lo permita el precio.

Si el monto del dinero que se destinara a este biodiesel fuera muy superior al precio del petróleo -porque, por ejemplo, se descubren nuevos yacimientos- siempre, llegado el caso, se puede implementar una ley, si la voluntad del Uruguay fuera la de no incorporar estos combustibles.

Por eso hablo de otorgar una facultad al Poder Ejecutivo a través de los diferentes Ministerios y esto debe ser por razones de interés general, ya que no puede ser algo caprichoso, porque en esta materia las inversiones son muy cuidadosas. Entonces, si hay una ley que establece el interés general, no es algo caprichoso.

Ahora bien, si cada vez que alguien va a exportar -y no vende en el mercado interno-, se le pide que contemple todos los requisitos del Cuerpo Nacional de Bomberos y de la Intendencia y que tenga en cuenta todos los requerimientos que se impongan a nivel nacional y, además, luego se le solicita un certificado cada vez que exporta, realmente hay que ser un héroe para hacerlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agregaría que por más que uno pueda entender que ANCAP tiene que tratar de cumplir con la normativa puede, por variadas razones, manejar un precio de compra que realmente sea insatisfactorio para el productor. Eso nos lleva al famoso tema en cuanto a si hay que poner o no, limitaciones para otras materias primas. En esta misma mesa, la semana pasada discutimos este asunto con respecto a la lana sucia, pero también es el tema histórico de los cueros y demás.

Es muy difícil dar una potestad, salvo que sea por razones de interés general o algo por el estilo, para que en un nuevo mercado que queremos fomentar, no exista quien tenga, en definitiva, la manija del asunto y pueda actuar de una forma que termine restringiendo el juego de mercado y perjudicando a los que hayan invertido en base a determinadas reglas de juego.

SEÑOR LARROSA.- Me gustaría abordar algunos puntos de la redacción original, sobre los que hemos estado pensando, ya que nos parece que pueden aportar al tratamiento del tema.

Con relación al texto original, estábamos planteando la posibilidad de un decreto del Poder Ejecutivo que autorizara las exportaciones y ello tenía -además de los fundamentos que señaló el señor Ministro en la oportunidad anterior y que ahora reiteró Alejandro Gutiérrez- algunas razones

aportadas por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, por lo cual sería conveniente consultarlos también a ellos. Ahora, simplemente, quería citar los titulares de nuestra posición sobre estos puntos.

Los impactos que pueden tener territorialmente las plantaciones asociadas al biodiesel -es decir, las de oleaginosas-, son muy importantes y, en tal sentido, elaboramos unos cuadros que dejamos a disposición de la Comisión. Tomamos como ejemplo a España, que tiene un compromiso asumido en el año 2005 por la Unión Europea, que consiste en una mezcla del 2%. Al respecto, si suministráramos solamente lo que precisa España, en el caso de la soja, estaríamos hablando de plantaciones de 1:900.000 hectáreas, es decir, de un 12% del total del territorio explotable del país. Eso es sólo considerando a España, pero después tenemos a toda la Unión Europea -que, como decía, asumió ese porcentaje-, así como a Estados Unidos, Canadá y muchos otros países que también están haciendo lo mismo. En consecuencia, esto puede tener mucho impacto en el área agrícola nacional, preocupación compartida por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca por lo que, reitero, tendría que consultarse con los técnicos respectivos.

Por otro lado, hay que considerar que estas producciones, tanto de alcohol como de biodiesel, generan un volumen importante de residuos; entonces, por más que venga materia prima importada, nos vamos a quedar con los residuos aquí. Ese era otro de los motivos de propiciar un decreto que autorizara plazos y volúmenes, para ir manejando también el tema de los residuos y deshechos de estas producciones que son contaminantes y que, por lo tanto, deben recibir un tratamiento especializado.

La redacción actual trató de recoger las inquietudes de la Comisión y, en ese aspecto, querría dar una apreciación personal porque entiendo que, al poner materias primas nacionales, en realidad estamos haciendo una discriminación que puede valer la pena o no, pero que efectivamente discrimina a quien utiliza materias primas nacionales de quien no lo hace. Decimos esto, porque capaz que si se importan, esto no tendría impacto territorial, pero a mi juicio hay que tenerlo en cuenta.

La última reflexión - sobre lo que también habría que consultar con el Ministerio de Ganadería- es que se está pensando que esto fomentaría la agricultura por contratos, que es uno de los objetivos para estabilizar el área de siembra y que no dependa tanto de las fluctuaciones del precio internacional.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos planteado los diversos argumentos que existen respecto de este artículo y creo que deberíamos pasar a otro.

SEÑOR LARROSA.- En principio, hasta el artículo 11 estarían las modificaciones propuestas por nuestro Ministerio.

SEÑORA DALMAS.- También cambió la numeración, porque se unieron algunos artículos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera preguntarles entonces sobre el actual artículo 22 -que antes era el 24-, ya que entiendo que no ha sido modificado. Me genera cierta preocupación, sobre todo, el hecho de que dentro de la reglamentación se establezcan criterios que tengan que ver con aspectos tan generales como, por ejemplo, asegurar la adecuación de la producción, la comercialización y la utilización de agrocombustibles a las políticas energéticas, ambiental, agrícola, industrial y de ordenamiento territorial que el país defina y ponga en vigencia, así como establecer los mecanismos de control que correspondan. Por lo pronto es difícil que el país, en forma totalmente explícita, establezca políticas en todos estos campos; tal vez en el área energética haya definiciones más precisas, pero en lo que tiene que ver con lo industrial o agrícola es difícil que se fijen políticas de tal precisión como para que todo eso sea, de alguna forma, recogido por la reglamentación. Más aún; después establece una serie de otros aspectos cuando dice que, en particular, se considerará especialmente el fomento de las inversiones y los insumos de origen nacional; el desarrollo local o regional; el fortalecimiento de las capacidades productivas nacionales; la participación de pequeñas y medianas empresas agrícolas; la generación de empleo y la seguridad del suministro interno. Da la impresión de que si la

reglamentación pretende recoger todos estos aspectos, ello sería de un detalle tremendo y, además, establecería un concepto regulatorio muy fuerte en el tema.

Esta es, en cierto modo, nuestra preocupación, porque vemos que tiene un fuerte sentido regulatorio. El reglamento más bien tendría que regular lo que está en los artículos de la ley pero, por esa vía, pretender incidir en todos estos temas tan complejos sería muy complicado y ni siquiera sé cómo podría llevarse a cabo.

SEÑOR LARROSA.- Con respecto a este artículo, puedo decir que se trata de dar un marco general a lo que es un proceso de producción con todos sus encadenamientos. Si bien es un proceso que termina en lo energético, previamente, pasa por un proceso industrial, otro agrícola, tiene impactos ambientales y, además, conlleva los problemas de las áreas agrícolas que abarque. Por lo tanto, se trató de resumir el hecho de que si existe alguna política de ordenamiento territorial, etcétera, la producción de agro combustible debería adecuarse a ella. En base a las consultas jurídicas que hicimos podemos afirmar que este artículo es clave para la reglamentación, si se quiere fomentar en determinadas regiones, por ejemplo, cierto tipo de cultivos.

SEÑOR MICHELINI.- No tengo dudas en cuanto a que la reglamentación tiene que abordar muchos de estos aspectos, pero sí las tengo en cuanto a lo que debe exigir. Por ejemplo, si en 180 días alguno de estos aspectos no están definidos -aunque se puedan incorporar, a posteriori, a través de un decreto-, ¿vamos a esperar? La ley puede permitir una reglamentación general y abordar alguno de estos aspectos por la vía de los agrocombustibles de origen de grano y no de alcohol o de azúcar.

Podemos decir: “El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de 180 días, contados a partir de su promulgación”. La reglamentación necesariamente tiene que tocar estos aspectos, pero no me parece que la ley deba exigirlos porque, de pronto, en 180 días no tenemos todo encaminado. En mi opinión, debería tenerlos, pero no imperiosamente debe tener todo. Por supuesto, la reglamentación siempre tiene que ir a los detalles, a las casuísticas, pero reitero -lo digo con mucha humildad, quizás el resto de los compañeros consideren que sí- que no se puede pensar que en 180 días tiene que estar todo armado, porque puede optarse por armar el puzzle por partes y, mediante decretos posteriores, complementar alguna de estas tareas. Me refiero, por ejemplo, a la participación de pequeñas y medianas empresas agrícolas, que son muy loables y hay que fomentarlas, pero puede ocurrir, de pronto, que aparezca una inversión importante que requiera la instrumentación de la reglamentación cuanto antes y todavía no se tenga todo armado. Incluso, puede tratarse de una inversión para afuera, por ejemplo, de ANCAP, que ya tiene un emprendimiento, pero que demande una reglamentación que, a su vez, le otorgue un marco jurídico más estable de comercialización. Digo esto, porque ANCAP empezó ese emprendimiento, pero todavía no tiene el marco legal, entonces, va a necesitar la reglamentación.

Entonces, la pregunta que debemos abordar es si cambia el hecho de que se le encomiende todo esto a la ley o que la reglamentación se realice independientemente de que no esté en la ley.

SEÑORA DALMAS.- En mi opinión, lo que hace este artículo 22 es describir cómo piensa trabajar este Poder Ejecutivo con respecto a este tema. Es obvio que la forma ideal cuando se trata, nada más y nada menos, que del ingreso al país de un nuevo combustible, el agrocombustible, se tengan en cuenta aspectos generales. De lo contrario, sería caótico. Disculpen la digresión, pero puedo decir que he constatado algunas cosas, por ejemplo, relacionadas con el gran puerto estratégico de Nueva Palmira. Acabo de estar allí y realmente puede observarse que ha ido creciendo de forma caótica, pues viene una empresa y se instala en un lugar; luego viene otra y, como está barato el terreno, se instala en otro lugar. Y lo cierto es que no hay vías de acceso al puerto y los 500 camiones que entran por día llenan todo de tierra. porque no hay una ruta adecuada, a lo que se suma, por ejemplo, que los camioneros no tienen dónde estar, cocinar o ir al baño. Sin embargo, ése es ahora el puerto estratégico por excelencia.

Entonces, una forma ideal de trabajar es la que se describe acá. Admito que, de pronto, es excesivamente descriptiva y está sugiriendo que cualquier Gobierno, al introducir un elemento tan importante, debe tener en cuenta el ordenamiento territorial, la política ambiental, etcétera.

Obviamente, debe hacerse de esa manera, de lo contrario, podemos caer en contradicciones importantes.

Ahora bien; me atrevo a decir que el Ministerio va a estar de acuerdo en incluir alguna expresión más general y, desde la propia exposición de motivos de la ley y en la propia argumentación, podría anunciar de qué forma va a trabajar en esa reglamentación. Dicho de otro modo, irá reflejando estos criterios que, en mi opinión, son de orden. No obstante, ello no quiere decir que generalmente se haya trabajado de esa manera, pues creo que hay muchos ejemplos que así lo demuestran. Por eso digo que esta es la forma deseable de trabajar, es decir, tomando en cuenta las distintas políticas, a los efectos de que no colidan unas con otras y no entremos en flagrantes contradicciones.

Esto puede ir variando en el tiempo. Entonces, me parece que de pronto el propio Ministerio podría establecer esto en una frase más general y abundar -como dije antes- en la exposición de motivos sobre cómo se debería trabajar en este tema.

SEÑOR MICHELINI.- Apoyado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quizás haya que buscar una redacción más general y entrar más en detalle en la exposición de motivos, pues sería más adecuado.

Si uno piensa en los conceptos “ordenamiento territorial” o “medio ambiente”, obviamente debe asociar que existe toda una normativa al respecto y este rubro de producción va a tener que cumplir, como cualquier otro, con las leyes que existan. O sea que, más allá de lo que establezca el reglamento, en la medida en que en el Uruguay exista un buen trabajo en materia de ordenamiento territorial, los casos como el que mencionaba la señora Senadora se podrán ir evitando en el futuro. Pero, en realidad, no es porque se establezca esto reglamentariamente, sino por el hecho de que exista una buena política de ordenamiento territorial con su andamiaje legal correspondiente.

SEÑOR MICHELINI.- No sé cuál va a ser el régimen de trabajo, pero pienso que lo ideal sería que la semana próxima comenzáramos a votar. Como es necesario hacer algunas modificaciones de redacción, me gustaría que los representantes del Ministerio estuvieran presentes en el momento de elaborar el texto, ya que existen aspectos muy técnicos en torno a los cuales podríamos estar redactando mal.

Entonces, la semana próxima comenzaríamos con el trabajo de Comisión, analizando artículo por artículo, para empezar a votar, porque no quisiera que no hubiera alguien que no nos advirtiera de errores técnicos que pudiéramos tener en aquellos artículos en los que haya alguna modificación de redacción.

SEÑOR ALFIE.- Para no estar aburriéndolos y teniendo en cuenta que esto es tan corto, me parece que deberíamos elaborar nosotros la redacción, enviarla sin aprobar y, en todo caso, después sí convocar al Ministerio para poder realizar las correcciones pertinentes. Pienso que es un método más operativo porque, de lo contrario, vamos a comenzar a discutir sobre determinados aspectos, porque seguramente va a surgir un intercambio de ideas sobre algún punto en particular.

SEÑOR PRESIDENTE.- Personalmente estoy de acuerdo.

SEÑORA DALMÁS.- Exhorto a los señores Senadores que han manifestado tener alguna alternativa de redacción a que en el correr de la semana próxima las envíen a Secretaría a los efectos de que podamos evaluarlas para que cuando vengamos acá podamos votar de una manera ordenada, ya sea el texto original o las alternativas propuestas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, el espíritu sería que la semana próxima esta Comisión proceda, con los materiales de que ya disponemos, junto con el asesoramiento recibido en el día de hoy -el que agradecemos mucho, a los visitantes en particular y al propio Ministerio-, más los aportes que se

realicen a lo largo de la semana por parte de los señores Senadores, a elaborar nuestra primera versión del proyecto de ley, la que luego sería sometida a comentarios por parte del Ministerio.

SEÑOR LARROSA.- Quería terminar las ideas que expuse en la intervención que realicé.

El artículo 22 surgió como consecuencia de una lectura jurídica que interpretaba que en el resto de los artículos era difícil reglamentar si no existía una disposición de esta naturaleza que diera algunos criterios básicos para la reglamentación o instrumentación de determinadas políticas activas en el sector. Esto viene a colación de lo que planteaba la señora Senadora Dalmás.

Además, quiero señalar que lo que hicimos nosotros fue tomar el ejemplo de Brasil, que está promoviendo la producción de biodiesel con diferentes semillas según la región: en el sur utiliza la soja y en el noreste, el tártago. Y lo hace mediante distintos mecanismos de reducción de impuestos por regiones. Trasladando ese ejemplo a nuestro país, si quisiéramos desarrollar determinada clase de insumos que cumplieran con ciertas características que nos interesan en virtud del tipo de agricultura o porque queremos desarrollar determinada zona, este artículo sería el que nos daría la base para hacerlo. Es decir, si queremos desarrollar determinados cultivos o la producción de biodiesel y alcohol con materias primas nacionales en determinado sector, esto nos da el pie para hacerlo.

Esta es mi interpretación del artículo 22; y ese es el espíritu planteado. A mi criterio, no se trata de la imposición de que tenga que estar todo detallado. Si, por ejemplo, quisiéramos desarrollar la producción de biodiesel con insumos nacionales, este artículo nos permitiría hacerlo y que de la imposición que ponemos a ANCAP para que compre, la mitad deba corresponder a insumos nacionales. También podemos mencionar otros casos como el del tártago, que es un cultivo nuevo con finalidad energética, con relación al cual ya se ha hecho alguna experiencia en el departamento de Tacuarembó. Entonces, este artículo nos permitirá desarrollar en determinados lugares estos distintos cultivos y hacerlo territorial o regionalmente. Aclaro que me interesa trasmitir el espíritu de esta norma.

SEÑOR ALFIE.- En cuanto a lo que está diciendo el economista Larrosa, creo que hay un problema, porque para desarrollar un determinado cultivo en cierto lugar, en base a subsidios o exoneraciones fiscales, se necesita una ley especial. Queda claro que este artículo no está habilitando nada, sino que simplemente es una expresión de deseo. Reitero que lo que él expresa no se puede hacer con este artículo final; y si ese es el objetivo, el artículo no lo cumple, porque siempre se necesita una ley especial.

SEÑOR MICHELINI.- En relación a algunos aspectos que se han analizado, nos han quedado algunas inquietudes. Sin embargo, reitero que la reglamentación no puede determinar eso y la ley sólo podría autorizar al Poder Ejecutivo a poner en práctica algunos aspectos de carácter general. Me parece que tendríamos que dar facultades al Poder Ejecutivo para que pudiera hacer ciertas cosas como, por ejemplo, en lo vinculado a las pequeñas y medianas empresas. Si bien habrá que estudiarlo, no podemos decir que lo hará la reglamentación; eso está claro y entiendo que es sobreabundante. Habrá que ver si algunas de esas cosas se pueden hacer con algún artículo específico, porque así como se topea el consumo de las flotas cautivas, habrá que encontrar una forma de limitación o ampliación para los pequeños emprendimientos. Reitero que habrá que analizarlo con más detenimiento aunque, de todos modos, creo que ello no se alcanzaría con el artículo 22.

SEÑOR PRESIDENTE.- Comparto la opinión del señor Senador Alfie en el sentido de que por ese camino no llegaremos a ese objetivo.

SEÑOR ALFIE.- Se podría pensar la forma de hacerlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se puede buscar alguna alternativa o algún elemento que permita ir en esa dirección.

La Comisión agradece a nuestros invitados por la comparecencia en el día de hoy.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 13 y 4 minutos)